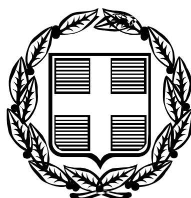


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 203**

16 Φεβρουαρίου 2007

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. ΥΠΑ/Δ2/442/1236

Υιοθέτηση του Παραρτήματος (Annex) 12, έκδοση 8η, τροποποίηση 17 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας περί «Έρευνας και διάσωσης» το οποίο έχει εκδοθεί βάσει της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35/Α) «Περί κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

β. Του ν.δ. 714/1970 (ΦΕΚ 238/Α), όπως τροποποιήθηκε με τους ν. 1114/1981 (ΦΕΚ 74/Α) και 1340/1983 (ΦΕΚ 35/Α).

γ. Του π.δ. 56/1989 (ΦΕΚ 28/Α) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα π.δ/τα 439/1989 (ΦΕΚ 190/Α), 19/1992 (ΦΕΚ 4/Α), 35/1993 (ΦΕΚ 13/Α) και 80/1996 (ΦΕΚ 62/Α).

δ. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250/Α) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κλπ.» (ΦΕΚ 71/Α) και όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του ν. 3270/2004 (ΦΕΚ187/Α/11.10.2004).

ε. Την υπ' αριθμ. Δ10/Α/23546/3284/23.6.2005 (ΦΕΚ/862/Β/24.6.2005) απόφαση του ΥΠΜΕ περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής με «εντολή Υπουργού» στους Διοικητή, Υποδιοικητές κλπ.

2. Το Παράρτημα (Annex) 12, της Σύμβασης του Σικάγου «Έρευνα και διάσωση» Έκδοση 8η, Τροποποίηση 17.

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρου Παραρτήματος.

4. Το άρθρο 191α του ν.3270/11.10.2004 περί δικαιώματος υπογραφής του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (Annex) 12 της Σύμβασης του Σικάγου, ειδικότερα την 8η έκδοση του Ιουλίου 2004, η οποία αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες εκδόσεις του και στην οποία έχουμε ενσωματώσει όλες τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (ΑΝΝΕΧ) 12

Έρευνα και διάσωση

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ιστορική αναδρομή

Το Δεκέμβριο 1946, η Διεύθυνση Έρευνας και Διάσωσης, στην δεύτερη συνεδρίασή της, έκανε συστάσεις για Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές για την Έρευνα και Διάσωση. Αυτές εκπονήθηκαν από τη Γραμματεία και την τότε υφισταμένη Επιτροπή Αεροναυτιλίας, και υποβλήθηκαν δεόντως προς το Συμβούλιο. Οι προτάσεις δεν έγιναν αποδεκτές από το Συμβούλιο στη μορφή που παρουσιάστηκαν και, στις 20 Απριλίου 1948, επεστράφησαν στην Επιτροπή Αεροναυτιλίας για περαιτέρω εξέταση.

Ένα νέο σχέδιο Παραρτήματος εκπονήθηκε τότε υπό το φως της εμπειρίας που αποκτήθηκε στις Περιφερειακές Συναντήσεις Αεροναυτιλίας και τελικά εγκρίθηκε επί της αρχής από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας και κυκλοφόρησε στα κράτη για σχόλια. Περαιτέρω ανάπτυξη έγινε από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας ως αποτέλεσμα των σχολίων των Κρατών και οι προτάσεις που προέκυψαν υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο την 25η Μαΐου 1950 και ορίσθηκαν ως Παράρτημα 12 στη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Το Παράρτημα τέθηκε σε ισχύ την 1η Δεκεμβρίου 1950 και τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Μαρτίου 1951.

Ο Πίνακας Α δείχνει την προέλευση των επακόλουθων τροποποιήσεων μαζί με ένα κατάλογο των κυριοτέρων αντικειμένων που εμπλέκονται καθώς και τις ημερομηνίες κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ και πότε τέθηκαν σε εφαρμογή.

Εφαρμογή

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές στο παρόν έγγραφο διέπουν την εφαρμογή των Περιφερειακών Συμπληρωματικών Διαδικασιών – Έρευνας και Διάσωσης, που περιέχονται στο Doc 7030, στο οποίο έγγραφο βρίσκονται επικουρικές διαδικασίες περιφερειακής εφαρμογής.

Το Παράρτημα 12 έχει εφαρμογή στην εγκατάσταση, συντήρηση και λειτουργία υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στις επικράτειες των Συμβαλλόμενων Κρατών και στα διεθνή ύδατα και στο συντονισμό των υπηρεσιών αυτών μεταξύ Κρατών.

Ενέργειες από τα Συμβαλλόμενα Κράτη

Κοινοποίηση διαφορών. Εφιστάται η προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην υποχρέωση που επιβάλλεται από το Άρθρο 38 της Σύμβασης, με την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να κοινοποιούν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις αυτού. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να επεκτείνουν τέτοιες κοινοποιήσεις και σε οποιεσδήποτε διαφορές από τις Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα και κατ' επέκταση οποιεσδήποτε τροποποιήσεις, όταν η κοινοποίηση τέτοιων διαφορών είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Επί πλέον, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να κρατούν συνεχώς ενήμερο τον Οργανισμό για οποιεσδήποτε διαφορές που μπορεί να προκύψουν στη συνέχεια ή για την ανάκληση οποιωνδήποτε διαφορών που κοινοποιήθηκαν προγενέστερα. Ένα ειδικό αίτημα για κοινοποίηση διαφορών θα στέλνεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε τροποποίησης στο παρόν Παράρτημα.

Η προσοχή των Κρατών εφιστάται επίσης στις διατάξεις του Παραρτήματος 15 που έχουν σχέση με τη δημοσίευση διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των σχετικών Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO, μέσω της Υπηρεσίας Αεροναυτικών Πληροφοριών, επί πλέον της υποχρέωσης των Κρατών βάσει του Άρθρου 38 της Σύμβασης.

Δημοσίευση πληροφοριών. Πληροφορίες που αναφέρονται στη δημιουργία και ανάκληση και αλλαγές σε διευκολύνσεις, υπηρεσίες και διαδικασίες που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών που παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα, θα πρέπει να κοινοποιούνται και να τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 15.

Χρησιμοποίηση του κειμένου του Παραρτήματος στους Εθνικούς Κανονισμούς. Το Συμβούλιο, στις 13 Απριλίου 1948, υιοθέτησε μια Απόφαση με την οποία εφιστούσε την προσοχή των Συμβαλλόμενων Κρατών ως προς την επιθυμία να χρησιμοποιούν στους εθνικούς τους κανονισμούς, κατά το πρακτικώς δυνατόν, την ακριβή γλώσσα εκείνων των Προτύπων του ICAO που έχουν κανονιστικό χαρακτήρα καθώς επίσης και εκείνων που δεικνύουν αποκλίσεις από τα Πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων και επιπρόσθετων εθνικών κανονισμών που ήταν σημαντικοί για την ασφάλεια και την κανονικότητα της αεροναυτιλίας. Όπου αυτό ήταν εφικτό, οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος έχουν γραφεί με τέτοιο τρόπο που να διευκολύνει την ενσωμάτωση, χωρίς μεγάλες αλλαγές του κειμένου, στην εθνική νομοθεσία.

Κατάσταση των μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα αποτελείται από τα ακόλουθα συστατικά μέρη, τα οποία ωστόσο δεν βρίσκονται απαραίτητα σε κάθε Παράρτημα. Αυτά έχουν την ενδεικνυόμενη κατάσταση:

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το ίδιο το Παράρτημα:

α) Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης. Αυτά καθορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν απαραίτητη για την ασφάλεια ή την κανονικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και προς την οποία τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, η κοινοποίηση στο Συμβούλιο είναι υποχρεωτική σύμφωνα με το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή της οποίας αναγνωρίζεται σαν επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, κανονικότητας ή αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και προς την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) Προσαρτήματα, τα οποία αποτελούν υλικό το οποίο έχει ομαδοποιηθεί ξεχωριστά για ευκολία, αλλά αποτελούν μέρος των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που έχουν υιοθετηθεί από το Συμβούλιο.

γ) Ορισμοί, όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι με την έννοια ότι δεν έχουν αποδεκτή λεξικογραφική ερμηνεία. Ο ορισμός δεν έχει ανεξάρτητο χαρακτήρα αλλά είναι βασικό μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής στα οποία ο όρος χρησιμοποιείται, εφόσον μια αλλαγή στην έννοια του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

2.- Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασισμένο στη δράση του Συμβουλίου και περιέχουν επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών όσον αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που προκύπτουν από τη Σύμβαση και την Απόφαση Υιοθέτησης.

β) Εισαγωγές, οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό που εισάγεται στην αρχή των μερών, των κεφαλαίων ή των τμημάτων του Παραρτήματος για να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι απαραίτητο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές που σχετίζονται με τα σχετικά Πρότυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Συνημμένα, τα οποία περιλαμβάνουν συμπληρωματικό υλικό στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, ή συμπεριλαμβάνονται σαν οδηγός στην εφαρμογή τους.

Επιλογή γλώσσας

Το παρόν Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε έξι γλώσσες - Αγγλικά, Αραβικά, Κινέζικα, Γαλλικά, Ρώσικα και Ισπανικά. Ζητείται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι προβλέπονται στη Σύμβαση, είτε μέσω άμεσης χρήσης ή μέσω μετάφρασης στην εθνική του γλώσσα και να ειδοποιήσει τον Οργανισμό ανάλογα.

Πρακτικές έκδοσης

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να υποδείξει με μια ματιά την ιδιότητα της κάθε δήλωσης: Τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί σε ανοικτή κανονική γραφή. Οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σύσταση. Οι σημειώσεις έχουν τυπωθεί σε ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σημείωση.

Η ακόλουθη πρακτική έκδοσης έχει ακολουθηθεί στη συγγραφή των προδιαγραφών: για τα Πρότυπα χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «πρέπει» και για τις Συνιστώμενες Πρακτικές χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «θα πρέπει».

Σε όλη την έκταση του παρόντος εγγράφου:

α) οι μετρήσεις δίνονται σε μετρικό σύστημα ακολουθούμενο σε παρένθεση από τις αντίστοιχες μετρήσεις στο σύστημα ποδός-λίβρας, και

β) η χρήσης του αρσενικού γένους θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι περιλαμβάνει άρρενα και θήλεα άτομα.

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα μέρος αυτού του εγγράφου, το οποίο αναγνωρίζεται από έναν αριθμό και/ή τίτλο, συμπεριλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του μέρους.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 12

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε/εγκρίθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
1η Έκδοση	Διεύθυνση Έρευνας και Διάσωσης, Δεύτερη σύνοδος (1946), Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Διεθνή Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές - Υπηρεσίες Έρευνας και Διάσωσης	25 Μαΐου 1950 1 Δεκ. 1950 1 Μαρτίου 1951
1 (2η Έκδοση)	Διεύθυνση Έρευνας και Διάσωσης, Τρίτη σύνοδος (1951)	Οργάνωση έρευνας και διάσωσης. Επικοινωνίες. Εκτιμήσεις των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης. Διαδικασίες για έρευνα και διάσωση. Σήματα αέρος-εδάφους.	31 Μαρτίου 1952 1 Σεπ. 1952 1 Ιαν. 1953
2 (3η έκδοση)	Δεύτερο Συνέδριο Αεροναυτιλίας (1955)	Περιφερειακά κέντρα διάσωσης. Εξυπηρέτηση και ανεφοδιασμός με καύσιμα μονάδων διάσωσης άλλων Συμβαλλομένων Κρατών.	8 Μαΐου. 1956 1 Σεπ. 1956 1 Δεκ. 1956
3	Τρίτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας (1956). Τροποποίηση 140 στο Παράρτημα 6, Κεφάλαιο 6	Σήμανση περιοχών της ατράκτου που είναι κατάλληλες για θραύση.	13 Ιουνίου 1957 1 Οκτ. 1957 1 Δεκ. 1957
4 (4η έκδοση)	Κανόνες Αέρος, Διευθύνσεις Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας και Έρευνας και Διάσωσης (1958)	Συνεργασία μεταξύ Κρατών. Πληροφορίες που αφορούν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Διαδικασίες για κέντρα συντονισμού διάσωσης.	8 Δεκ. 1959 1 Μαΐου 1960 1 Αυγ. 1960
5	Τροποποίηση 13 στο Παράρτημα 11	Ειδοποίηση των κέντρων συντονισμού διάσωσης από τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.	13 Απριλίου 1962 – 1 Νοε. 1962
6	Τροποποίηση 4 στο Παράρτημα 9	Προσωρινή είσοδος μονάδων διάσωσης από άλλα Συμβαλλόμενα Κράτη.	– – 1 Ιουλίου 1964

7	Τροποποίηση 14 στο Παράρτημα 11, Κεφάλαιο 5	Συνέγερση σκαφών επιφανείας και αεροσκαφών κατά τη διαδρομή για συνδρομή αεροσκάφους σε κίνδυνο	19 Ιουνίου 1964 1 Νοε. 1964 1 Φεβ. 1965
8	Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα. Τροποποίηση 15 στο Παράρτημα 11	Εκσυγχρονισμός αναφοράς. Υπηρεσία συνέγερσης.	10 Δεκ. 1965 – 25 Αυγ. 1966
9 (5η έκδοση)	Αναθεώρηση των Περιφερειακών Συμπληρωματικών Διαδικασιών από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Συνεργασία μεταξύ Συμβαλλομένων Κρατών. Εξυπηρέτηση και ανεφοδιασμός με καύσιμα μονάδων έρευνας άλλων Συμβαλλομένων Κρατών. Δοκιμή επικοινωνιακών ευκολιών έρευνας και διάσωσης. Συνδρομή στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης από πρόσθετες μονάδες ή υπηρεσίες.	25 Μαΐου 1970 25 Σεπ. 1970 4 Φεβ. 1971
10	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Μεταφορά του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων από τα αεροσκάφη έρευνας και διάσωσης. Εξοπλισμός αεροσκαφών έρευνας και διάσωσης με τη συχνότητα 2182 kHz. Πληροφορίες για τη θέση εμπορικών πλοίων.	11 Δεκ. 1972 11 Απριλίου 1973 16 Αυγ. 1973
11 (6η έκδοση)	Πλήρης αναθεώρηση του Παραρτήματος από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Νέο σήμα για τα σκάφη επιφανείας. Πρόβλεψη υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης επί 24ώρου βάσεως. Διάδοση πληροφοριών επί της θέσεως των εμπορικών πλοίων. Εκτίμηση των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης. Βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ ομόρων Κρατών. Εξοπλισμός μονάδων διάσωσης. Διαθεσιμότητα πληροφοριών για υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Τοποθεσία ριπτόμενου εξοπλισμού διάσωσης. Μέθοδοι συνδρομής αεροσκαφών σε κίνδυνο που τους επιβάλλεται προσθαλάσσωση σε σημείο ραντεβού με σκάφος επιφανείας. Μέθοδοι συνδρομής έρευνας και διάσωσης ή άλλο αεροσκάφος σε ραντεβού με αεροσκάφος σε κίνδυνο.	25 Νοε. 1974 25 Μαρτίου 1975 9 Οκτ. 1975
12	Τροποποίηση 60 στο Παράρτημα 3	Συμπληρωματικές ευκολίες επικοινωνιών μεταξύ μετεωρολογικών γραφείων και μονάδων έρευνας και διάσωσης	8 Δεκ. 1975 8 Απριλίου 1976 12 Αυγ. 1976
13	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Κώδικας οπτικών σημάτων εδάφους-αέρος για χρήσης από τους επιζώντες.	15 Δεκ. 1980 15 Απριλίου 1981 26 Νοε. 1981
14	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Αρμοδιότητες κέντρου συντονισμού διάσωσης (RCC) που αφορούν προπαρασκευαστικά μέτρα στην περίπτωση που αεροσκάφος υπόκειται σε παράνομη παρέμβαση.	12 Μαρτίου 1990 30 Ιουλίου 1990 15 Νοε. 1990
15	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμός για αεροσκάφος έρευνας και διάσωσης. Απαιτήσεις επικοινωνιών για τα κέντρα συντονισμού διάσωσης (RCCs) και εξοπλισμός αεροσκαφών έρευνας και διάσωσης (SAR). Υπεύθυνος επαφής για SAR (SPOC).	12 Μαρτίου 1993 26 Ιουλίου 1993 11 Νοε. 1993
16 (7η έκδοση)	Τροποποιήσεις 25, 20 και 7 στο Παράρτημα 6, Μέρη I, II και III αντίστοιχα. Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Αναθεωρημένος ορισμός "κυβερνήτη". Εκδοτικές τροποποιήσεις.	12 Μαρτίου 2001 16 Ιουλίου 2001 1 Νοε. 2001
17	Γραμματεία ICAO/ Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ενημέρωση για ευθυγράμμιση διατάξεων με τη Σύμβαση IMO στην πρακτικώς δυνατή έκταση. Εναρμόνιση ορισμών μεταξύ αεροναυτικών και θαλάσσιων SAR εγγράφων. Περιφερειακή προσέγγιση στην εγκατάσταση του συστήματος SAR. Συμφωνία πολιτικής μεταξύ Κρατών και επιχειρησιακός συντονισμός μεταξύ αεροναυτικών και θαλάσσιων SAR υπηρεσιών. Άμεση διαθεσιμότητα των απαραίτητων δεδομένων στο RCC.	23 Φεβ.2004 12 Ιουλίου 2004 25 Νοε. 2004

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Σημείωση.– Το παρόν Παράρτημα συμπληρώνεται από το International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual, *Volume I* – Organization and Management, *Volume II* – Mission Co-ordination, and *Volume III* – Mobile Facilities (Doc 9731), *ο σκοπός του οποίου είναι να βοηθάει τα Κράτη στην κάλυψη των αναγκών και υποχρεώσεων τους για έρευνα και διάσωση (SAR), που έγιναν αποδεκτές σύμφωνα με τη Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Αυτές οι υποχρεώσεις, επειδή αφορούν τις διατάξεις των υπηρεσιών SAR, καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα ως Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές.*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Όταν οι ακόλουθοι όροι χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές για έρευνα και διάσωση, έχουν τις εξής έννοιες:

Αερομεταφορέας (Operator). Πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που εμπλέκεται ή προσφέρεται να εμπλακεί στην εκμετάλλευση αεροσκαφών.

Αεροσκάφος έρευνας και διάσωσης (Search and rescue aircraft). Αεροσκάφος εφοδιασμένο με εξειδικευμένο εξοπλισμό κατάλληλο για την αποτελεσματική διεξαγωγή αποστολών έρευνας και διάσωσης.

Διάσωση (Rescue). Επιχείρηση για να σωθούν πρόσωπα που κινδυνεύουν, παροχή αρχικής ιατρικής ή άλλων αναγκών, και αποστολή τους σε ασφαλές μέρος.

Έρευνα (Search). Επιχείρηση που συνήθως συντονίζεται από κέντρο συντονισμού διάσωσης ή περιφερειακό κέντρο διάσωσης και χρησιμοποιεί διαθέσιμο προσωπικό και ευκολίες για να εντοπίσει πρόσωπα που κινδυνεύουν.

Ευκολία έρευνας και διάσωσης (Search and rescue facility). Οποιαδήποτε κινητή μονάδα, που περιλαμβάνει καθορισμένες μονάδες έρευνας και διάσωσης, που χρησιμοποιούνται στη διεξαγωγή επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης.

Κέντρο συντονισμού διάσωσης (Rescue coordination centre - RCC). Μονάδα υπεύθυνη για την προαγωγή αποτελεσματικής οργάνωσης υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης και για το συντονισμό διεξαγωγής επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης εντός της περιοχής έρευνας και διάσωσης.

Κοινό κέντρο συντονισμού διάσωσης (Joint rescue coordination centre - JRCC). Κέντρο συντονισμού διάσωσης υπεύθυνο για αμφότερες τις αεροναυτικές και θαλάσσιες επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Κράτος Νηολόγησης (State of Registry). Το Κράτος στο νηολόγιο του οποίου καταχωρείται το αεροσκάφος.

Κυβερνήτης (Pilot-in-command). Ο χειριστής ο οποίος ορίζεται από τον αερομεταφορέα, ή, στην περίπτωση της γενικής αεροπορίας, ο ιδιοκτήτης, που χειρίζεται και είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Μονάδα έρευνας και διάσωσης (Search and rescue unit). Μια κινητή μονάδα, που αποτελείται από εκπαιδευμένο προσωπικό και είναι εφοδιασμένη με εξοπλισμό κατάλληλο για την ταχεία διεξαγωγή επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης.

Περιοχή έρευνας και διάσωσης (Search and rescue region - SRR). Περιοχή καθορισμένων διαστάσεων, που συνδέεται με κέντρο συντονισμού διάσωσης, εντός της οποίας παρέχονται υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

Περιφερειακό κέντρο διάσωσης (Rescue subcenter - RSC). Μια μονάδα υπαγόμενη σε κέντρο συντονισμού διάσωσης, που ιδρύθηκε για να συμπληρώσει την τελευταία σύμφωνα με ιδιαίτερες προβλέψεις των αρμόδιων αρχών.

Προσθαλάσσωση (Ditching). Η αναγκαστική προσγείωση του αεροσκάφους στο νερό.

Σταθμός συνέγερσης (Alerting post). Οποιαδήποτε ευκολία που προορίζεται να λειτουργήσει ως ενδιάμεσος μεταξύ του προσώπου που αναφέρει ατύχημα και του κέντρου συντονισμού διάσωσης ή περιφερειακού κέντρου διάσωσης.

Υπηρεσία έρευνας και διάσωσης (Search and rescue service). Η προσπάθεια παρακολούθησης κινδύνου, επικοινωνιών, συντονισμού και λειτουργιών έρευνας και διάσωσης, αρχικής ιατρικής συνδρομής ή ιατρικής εκκένωσης, μέσω της χρήσης δημοσίων και ιδιωτικών μέσων, που περιλαμβάνει συνεργαζόμενα αεροσκάφη, πλοία και άλλα σκάφη και εγκαταστάσεις.

Φάση αβεβαιότητας (Uncertainty phase). Η κατάσταση κατά την οποία υπάρχει αβεβαιότητα ως προς την ασφάλεια αεροσκάφους και των επιβαινόντων σε αυτό.

Φάση κατάστασης έκτακτης ανάγκης (Emergency phase). Γενικός όρος που σημαίνει, κατά περίπτωση, φάση συναγερμού ή φάση κινδύνου.

Φάση κινδύνου (Distress phase). Η κατάσταση κατά την οποία υπάρχει λογική βεβαιότητα ότι αεροσκάφος και οι επιβαίνοντες σε αυτό απειλούνται από θανάσιμο και επικείμενο κίνδυνο και απαιτείται άμεση βοήθεια.

Φάση συναγερμού (Alert phase). Η κατάσταση κατά την οποία υπάρχει ανησυχία ως προς την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαινόντων σε αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ

2.1 Υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης

2.1.1 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει, μεμονωμένα ή σε συνεργασία με άλλα Κράτη, να κανονίσουν για την ίδρυση και άμεση παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης εντός της επικράτειάς τους για να εξασφαλίσουν ότι προσφέρεται βοήθεια σε πρόσωπα που κινδυνεύουν. Οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να παρέχονται σε 24ώρη βάση.

2.1.1.1 Εκείνα τα τμήματα της ανοικτής θάλασσας ή περιοχές απροσδιόριστης κυριαρχίας για τα οποία θα ιδρυθούν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης πρέπει να καθοριστούν επί τη βάσει περιφερειακών συμφωνιών αεροναυτιλίας. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη έχοντας αποδεχθεί την ευθύνη παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε τέτοιες περιοχές πρέπει στη συνέχεια, μεμονωμένα ή σε συνεργασία με άλλα Κράτη, να κανονίσουν για τις υπηρεσίες που πρόκειται να ιδρυθούν και παρασχεθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

Σημείωση.- Η φράση "περιφερειακές συμφωνίες αεροναυτιλίας" αναφέρεται στις συμφωνίες που είναι εγκεκριμένες από το Συμβούλιο του ICAO συνήθως μετά από συμβουλή των Περιφερειακών Συναντήσεων Αεροναυτιλίας.

2.1.1.2 Τα βασικά στοιχεία των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης πρέπει να περιλαμβάνουν νομικό πλαίσιο, υπεύθυνη αρχή, οργανωμένα διαθέσιμα μέσα, ευκολίες τηλεπικοινωνιών και ανθρώπινο δυναμικό εξειδικευμένο σε λειτουργίες συντονισμού και επιχειρησιακές λειτουργίες.

2.1.1.3 Οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης πρέπει να εγκαταστήσουν διαδικασίες για βελτίωση της παροχής υπηρεσιών, που περιλαμβάνει τις πλευρές της σχεδίασης, εσωτερικών και διεθνών διευθετήσεων συνεργασίας και εκπαίδευση.

2.1.2 Παρέχοντας βοήθεια σε αεροσκάφη που κινδυνεύουν και σε επιβιώσαντες αεροπορικών ατυχημάτων, τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να ενεργούν έτσι άσχετα από την εθνικότητα ή την κατάσταση αυτών των προσώπων ή τις περιστάσεις στις οποίες βρέθηκαν αυτά τα πρόσωπα.

2.1.3 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη έχοντας αποδεχθεί την ευθύνη παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης πρέπει να χρησιμοποιήσουν μονάδες έρευνας και διάσωσης και άλλες διαθέσιμες ευκολίες για να συνδράμουν οποιοδήποτε αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες σε αυτό που είναι ή φαίνεται να είναι σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

2.1.4 Στην περίπτωση που ξεχωριστά αεροναυτικά και ναυτικά κέντρα συντονισμού διάσωσης εξυπηρετούν την ίδια περιοχή, τα Κράτη πρέπει να εξασφαλίζουν τον εγγύτερο πρακτικά συντονισμό μεταξύ των κέντρων.

2.1.5 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να διευκολύνουν τη σταθερότητα και συνεργασία μεταξύ των αεροναυτικών και ναυτικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

2.1.6 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να ιδρύσουν κοινά κέντρα συντονισμού διάσωσης για να συντονίζουν τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης αεροναυτιλίας και ναυτικού, όπου είναι πρακτικά δυνατό.

2.2 Περιοχές έρευνας και διάσωσης

2.2.1 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να περιγράφουν τις περιοχές έρευνας και διάσωσης εντός των οποίων θα παρέχουν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης. Οι περιοχές αυτές δεν πρέπει να επικαλύπτονται και οι όμορες περιοχές πρέπει να είναι συνεχόμενες.

Σημείωση 1.- Οι περιοχές έρευνας και διάσωσης ιδρύονται για να εξασφαλισθεί η παροχή κατάλληλης υποδομής επικοινωνιών, αποτελεσματική δρομολόγηση συναγερμού κινδύνου και κατάλληλος επιχειρησιακός συντονισμός ώστε να υποστηριχθούν αποτελεσματικά οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης. Τα όμορα Κράτη μπορεί να συνεργασθούν ώστε να εγκαταστήσουν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης εντός μιας ενιαίας περιοχής SAR.

Σημείωση 2.- Η περιγραφή των περιοχών έρευνας και διάσωσης καθορίζεται επί τη βάσει τεχνικών και επιχειρησιακών μελετών και δεν σχετίζεται με την περιγραφή συνόρων μεταξύ Κρατών.

2.2.1.1 Σύσταση.- Οι περιοχές έρευνας και διάσωσης θα πρέπει, στο μέτρο του πρακτικώς δυνατού, να συμπίπτουν με τις αντίστοιχες περιοχές πληροφοριών πτήσεων και, όσον αφορά εκείνες τις περιοχές της ανοιχτής θάλασσας, τις περιοχές έρευνας και διάσωσης ναυτικού.

2.3 Κέντρα συντονισμού διάσωσης και περιφερειακά κέντρα

2.3.1 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να ιδρύουν κέντρο συντονισμού διάσωσης σε κάθε περιοχή έρευνας και διάσωσης.

Σημείωση.- Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί να ιδρύσει κέντρο συντονισμού διάσωσης με συσχετιζόμενη περιοχή έρευνας και διάσωσης ή οποία, σύμφωνα με την περιφερειακή συμφωνία αεροναυτιλίας, εκτείνεται σε περιοχή μεγαλύτερη από τον εναέριο χώρο της κυριαρχίας του.

2.3.2 Σύσταση.- Στην περίπτωση που το σύνολο ή μέρος του εναερίου χώρου Συμβαλλόμενου Κράτους περιλαμβάνεται εντός της περιοχής έρευνας και διάσωσης που συσχετίζεται με κέντρο συντονισμού διάσωσης άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους, το πρώτο Κράτος θα πρέπει να ιδρύσει περιφερειακό κέντρο διάσωσης υφιστάμενο του κέντρου συντονισμού διάσωσης, οπουδήποτε αυτό θα βελτίωνε την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης εντός της επικρατείας του.

2.3.3 Κάθε κέντρο συντονισμού διάσωσης και, κατά περίπτωση, περιφερειακό κέντρο διάσωσης, πρέπει να είναι επανδρωμένο 24 ώρες την ημέρα από εκπαιδευμένο προσωπικό ικανό στη χρήση της γλώσσας που χρησιμοποιείται για ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες.

2.3.4 Σύσταση.- Το προσωπικό του RCC που εμπλέκεται στη διεξαγωγή των ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών θα πρέπει να είναι πεπειραμένο στη χρήση της Αγγλικής γλώσσας.

2.3.5 Σύσταση.- Σε περιοχές όπου οι ευκολίες δημόσιων τηλεπικοινωνιών δεν θα επιτρέψουν σε πρόσωπα, που παρατηρούν αεροσκάφος που κινδυνεύει, να ειδοποιήσουν το ενδιαφερόμενο κέντρο συντονισμού διάσωσης απευθείας και άμεσα, τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να ορίσουν κατάλληλες μονάδες δημόσιων ή ιδιωτικών υπηρεσιών ως σταθμούς συνέγερσης.

2.4 Επικοινωνίες έρευνας και διάσωσης

2.4.1 Κάθε κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει να διαθέτει μέσα γρήγορης και αξιόπιστης αμφίδρομης επικοινωνίας με:

α) συσχετιζόμενες μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας,

β) συσχετιζόμενα περιφερειακά κέντρα διάσωσης,

γ) κατάλληλους σταθμούς ραδιογωνιομέτρησης και καθορισμού θέσης,

δ) κατά περίπτωση, παράκτιους σταθμούς ασυρμάτου που μπορούν να συνεγείρουν και επικοινωνήσουν με σκάφη επιφανείας στην περιοχή,

ε) τις διοικήσεις των μονάδων έρευνας και διάσωσης στην περιοχή

στ) όλα τα ναυτικά κέντρα συντονισμού διάσωσης στην περιοχή και τα αεροναυτικά, ναυτικά ή μικτά κέντρα συντονισμού σε παρακείμενες περιοχές,

ζ) καθορισμένο μετεωρολογικό γραφείο ή γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης,

η) μονάδες έρευνας και διάσωσης,

θ) σταθμούς συνέγερσης, και

ι) το κέντρο ελέγχου αποστολής Cospas-Sarsat που εξυπηρετεί την περιοχή έρευνας και διάσωσης.

Σημείωση.- Τα ναυτικά κέντρα συντονισμού έρευνας προσδιορίζονται στα σχετικά έντυπα του Διεθνούς Οργανισμού Θαλάσσης (IMO).

2.4.2 Κάθε περιφερειακό κέντρο διάσωσης πρέπει να διαθέτει μέσα γρήγορης και αξιόπιστης αμφίδρομης επικοινωνίας με:

α) παρακείμενα περιφερειακά κέντρα διάσωσης,

β) μετεωρολογικό γραφείο ή γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης,

γ) μονάδες έρευνας και διάσωσης, και

δ) σταθμούς συνέγερσης.

2.5 Μονάδες έρευνας και διάσωσης

2.5.1 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να ορίζουν ως μονάδες έρευνας και διάσωσης στοιχεία των δημοσίων ή ιδιωτικών υπηρεσιών κατάλληλα εγκαταστημένα και εξοπλισμένα για επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Σημείωση.- Οι ελάχιστες μονάδες και ευκολίες που είναι αναγκαίες για παροχή επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης εντός περιοχής έρευνας και διάσωσης προσδιορίζονται από περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας και καθορίζονται στις κατάλληλες εκδόσεις του Air Navigation Plan and Facilities and Services Implementation Document.

2.5.2 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να ορίζουν ως τμήματα του σχεδίου επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης, στοιχεία των δημοσίων ή ιδιωτικών υπηρεσιών που δεν χαρακτηρίζονται ως μονάδες έρευνας και διάσωσης αλλά, ωστόσο, μπορούν να μετέχουν σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

2.6 Εξοπλισμός έρευνας και διάσωσης

2.6.1 Στις μονάδες έρευνας και διάσωσης πρέπει να παρέχεται εξοπλισμός για να εντοπίζουν άμεσα, και παρέχουν επαρκή βοήθεια στον τόπο του ατυχήματος.

2.6.2 Σύσταση.- Κάθε μονάδα έρευνας και διάσωσης θα πρέπει να διαθέτει μέσα γρήγορης και αξιόπιστης αμφίδρομης επικοινωνίας με άλλες ευκολίες έρευνας και διάσωσης που εμπλέκονται στην ίδια επιχείρηση.

2.6.3 Κάθε αεροσκάφος έρευνας και διάσωσης πρέπει να είναι εξοπλισμένο ώστε να μπορεί να επικοινωνεί στις συχνότητες αεροναυτικού κινδύνου και του τόπου του ατυχήματος, καθώς και σε άλλες τέτοιες συχνότητες που ενδεχομένως καθορίζονται.

2.6.4 Κάθε αεροσκάφος έρευνας και διάσωσης πρέπει να είναι εξοπλισμένο με συσκευή κατεύθυνσης (homming) στις συχνότητες κινδύνου.

Σημείωση 1.- Οι απαιτήσεις μεταφοράς πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) δίνονται στο Παράρτημα 6, Μέρη Ι, ΙΙ και ΙΙΙ.

Σημείωση 2.- Προδιαγραφές για τους ELTs δίνονται στο Παράρτημα 10, Τόμος ΙΙΙ.

2.6.5 Κάθε αεροσκάφος έρευνας και διάσωσης, όταν χρησιμοποιείται για έρευνα και διάσωση πάνω από θαλάσσιες περιοχές, πρέπει να είναι εξοπλισμένο ώστε να μπορεί να επικοινωνεί με σκάφη.

Σημείωση.- Πολλά σκάφη μπορούν να επικοινωνούν με αεροσκάφη στους 2182 kHz, 4125 kHz και 121,5 MHz. Όμως, αυτές οι συχνότητες, και ιδιαίτερα οι 121,5 MHz, ενδεχομένως να μην παρακολουθούνται από τα σκάφη.

2.6.6 Κάθε αεροσκάφος έρευνας και διάσωσης, όταν χρησιμοποιείται για έρευνα και διάσωση πάνω από θαλάσσιες περιοχές, πρέπει να φέρει αντίτυπο του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων (International Code of Signals) για να έχει τη δυνατότητα να ξεπεράσει τις δυσκολίες της γλώσσας, που ενδεχομένως θα αντιμετωπίσει στην επικοινωνία με τα πλοία.

Σημείωση.- Ο Διεθνής Κώδικας Σημάτων δημοσιεύεται στα Αγγλικά, Γαλλικά και Ισπανικά από το Διεθνή Οργανισμό Θαλάσσης ως έγγραφα 1994Ε, 1995F και 1996S.

2.6.7 Σύσταση.- Εκτός των περιπτώσεων που είναι γνωστό ότι δεν υπάρχει ανάγκη απ' αέρος παροχής εφοδίων στους επιζώντες, τουλάχιστον ένα από τα αεροσκάφη που μετέχουν στην επιχείρηση έρευνας και διάσωσης θα πρέπει να φέρει ριπτόμενο εξοπλισμό επιβίωσης.

2.6.8 Σύσταση.- Τα Κράτη θα πρέπει να τοποθετούν, σε ενδεδειγμένα αεροδρόμια, εξοπλισμό επιβίωσης κατάλληλα συσκευασμένο για ρήψη από αεροσκάφος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

3.1 Συνεργασία μεταξύ Κρατών

3.1.1 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να συντονίζουν τους οργανισμούς έρευνας και διάσωσης με εκείνους των ομόρων Κρατών.

3.1.2 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει, οποτεδήποτε είναι αναγκαίο, να συντονίζουν τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης με εκείνες των ομόρων Κρατών, ιδιαιτέρως όταν αυτές οι επιχειρήσεις είναι εγγύτατες σε παρακείμενες περιοχές έρευνας και διάσωσης.

3.1.2.1 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει, στο μέτρο του πρακτικώς δυνατού, να αναπτύσσουν κοινά σχέδια και διαδικασίες έρευνας και διάσωσης για να διευκολύνουν τον συντονισμό επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης με εκείνα των ομόρων Κρατών.

3.1.3 Υπό την επιφύλαξη των συνθηκών που μπορεί να καθορίζονται από τις αρχές του, το Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να επιτρέψει άμεση είσοδο στην επικράτειά του σε μονάδες έρευνας και διάσωσης άλλων Κρατών, για σκοπούς έρευνας ως προς τον τόπο αεροπορικών ατυχημάτων, καθώς και για διάσωση επιζώντων από τέτοια ατυχήματα.

3.1.4 Οι αρχές Συμβαλλόμενου Κράτους, οι οποίες επιθυμούν την είσοδο των μονάδων τους έρευνας και διάσωσης στην επικράτειά άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους, για σκοπούς έρευνας και διάσωσης, πρέπει να διαβιβάσουν αίτηση, δίνοντας πλήρη λεπτομερή στοιχεία για τη σχεδιαζόμενη αποστολή και την ανάγκη προς τούτο, προς το κέντρο συντονισμού διάσωσης του εν λόγω Κράτους ή σε άλλη αρμόδια αρχή όπως έχει καθοριστεί από αυτό το Κράτος.

3.1.4.1 Οι αρχές των Συμβαλλομένων Κρατών πρέπει:

– να βεβαιώσουν αμέσως τη λήψη της αίτησης αυτής, και

– το ταχύτερο δυνατόν, να υποδείξουν τους όρους, εάν υπάρχουν, υπό τους οποίους μπορεί να αναληφθεί η σχεδιαζόμενη αποστολή.

3.1.5 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να συνάπτουν συμφωνίες με τα όμορα Κράτη για να ενισχύσουν τη συνεργασία και το συντονισμό έρευνας και διάσωσης, θέτοντας όρους για την είσοδο μονάδων έρευνας και διάσωσης αλλήλων εντός των αντιστοίχων επικρατειών. Οι συμφωνίες αυτές θα πρέπει επίσης να προβλέπουν για την ταχύτατη είσοδο των εν λόγω μονάδων, με τις ελάχιστες πιθανές διατυπώσεις.

3.1.6 Σύσταση.- Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να εξουσιοδοτεί τα κέντρα του έρευνας και διάσωσης, ώστε να:

α) αιτείται από άλλα κέντρα συντονισμού διάσωσης τέτοια βοήθεια, που περιλαμβάνει αεροσκάφη, σκάφη, πρόσωπα ή εξοπλισμό, ανάλογα με τις ανάγκες,

β) παρέχει οποιαδήποτε αναγκαία άδεια για την είσοδο τέτοιων αεροσκαφών, σκαφών, προσώπων ή εξοπλισμού εντός της επικρατείας του, και

γ) προβαίνει στις κατάλληλες ρυθμίσεις με τις αρμόδιες τελωνειακές, μεταναστευτικές και άλλες αρχές με σκοπό την επιτάχυνση αυτής της εισόδου.

3.1.7 Σύσταση.- Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να εξουσιοδοτεί τα κέντρα του συντονισμού διάσωσης ώστε να παρέχουν, όταν αιτηθεί, συνδρομή σε άλλα κέντρα συντονισμού διάσωσης, περιλαμβανομένης συνδρομής με τη μορφή αεροσκαφών, σκαφών, προσώπων ή εξοπλισμού.

3.1.8 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να συνάπτουν συμφωνίες για κοινές εκπαιδευτικές ασκήσεις που εμπλέκουν τις μονάδες τους έρευνας και διάσωσης, εκείνες άλλων Κρατών και αερομεταφορείς, προκειμένου να προαχθεί η αποτελεσματικότητα έρευνας και διάσωσης.

3.1.9 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να συνάπτουν συμφωνίες για περιοδικές επισκέψεις

συνδέσμων από προσωπικό των κέντρων έρευνας και διάσωσης και των περιφερειακών κέντρων τους στα κέντρα των ομόρων Κρατών.

3.2 Συνεργασία με άλλες υπηρεσίες

3.2.1 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να κανονίζουν ώστε όλα τα αεροσκάφη, σκάφη και τοπικές υπηρεσίες και ευκολίες που δεν αποτελούν μέρος της οργάνωσης έρευνας και διάσωσης να συνεργάζονται πλήρως με αυτά στην έρευνα και διάσωση και να παρέχουν κάθε δυνατή βοήθεια στους επιζώντες αεροπορικών ατυχημάτων.

3.2.2 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να εξασφαλίζουν τον εγγύτερο πρακτικά συντονισμό μεταξύ των σχετικών αεροναυτικών και ναυτικών αρχών ώστε να παρέχονται οι πλέον αποτελεσματικές και αποδοτικές υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

3.2.3 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες τους έρευνας και διάσωσης συνεργάζονται με εκείνες που είναι υπεύθυνες για τη διερεύνηση ατυχημάτων και με εκείνες που είναι υπεύθυνες για τη φροντίδα εκείνων που υποφέρουν από το ατύχημα.

3.2.4 Σύσταση.- Για να διευκολυνθεί η διερεύνηση ατυχήματος, οι μονάδες διάσωσης θα πρέπει, όταν είναι πρακτικά δυνατόν, να συνοδεύονται από εξουσιοδοτημένα πρόσωπα στη διεξαγωγή διερευνήσεων αεροπορικού ατυχήματος.

3.2.5 Τα Κράτη πρέπει να ορίζουν υπεύθυνο επικοινωνίας έρευνας και διάσωσης για τη λήψη των στοιχείων κινδύνου Cospas-Sarsat.

3.3 Διάδοση πληροφοριών

3.3.1 Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να δημοσιεύει και διαδίδει όλες τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την είσοδο μονάδων έρευνας και διάσωσης άλλων Κρατών εντός της επικρατείας του ή, εναλλακτικά, να περιλαμβάνει αυτές τις πληροφορίες στις συμφωνίες υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

3.3.2 Σύσταση.- Όταν οι πληροφορίες αυτές θα μπορούσε να ωφελήσουν την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να διαθέτουν, μέσω των κέντρων συντονισμού διάσωσης ή άλλων υπηρεσιών, πληροφορίες που αφορούν τα σχέδια των επιχειρήσεών τους έρευνας και διάσωσης.

3.3.3 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει, στην επιθυμητή και πρακτική έκταση, να διαδίδουν πληροφορίες στο ευρύ κοινό και τις αρχές απόκρισης έκτακτης ανάγκης, που αφορούν μέτρα που πρέπει να ληφθούν, όταν υπάρχει λόγος να πιστεύουν ότι η κατάσταση έκτακτης ανάγκης αεροσκάφους μπορεί να αποβεί αιτία για ανησυχία του κοινού ή απαιτεί γενική απόκριση έκτακτης ανάγκης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

4.1 Προπαρασκευαστικές πληροφορίες

4.1.1 Κάθε κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει να έχει, ανά πάσα στιγμή, άμεσα διαθέσιμες επίκαιρες πληροφορίες που αφορούν τα ακόλουθα σε σχέση με την περιοχή έρευνας και διάσωσης ευθύνης του:

α) μονάδες έρευνας και διάσωσης, περιφερειακά κέντρα διάσωσης και σταθμούς συνέγερσης,

β) μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

γ) μέσα επικοινωνίας που μπορεί να χρησιμοποιηθούν σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης,

δ) διευθύνσεις και αριθμοί τηλεφώνων όλων των αερομεταφορέων, ή των ορισμένων αντιπροσώπων τους, που εμπλέκονται σε επιχειρήσεις στην περιοχή, και

ε) οποιαδήποτε άλλα δημόσια ή ιδιωτικά μέσα που περιλαμβάνουν ιατρικές και μεταφορικές ευκολίες, που είναι πιθανόν να φάνουν χρήσιμες στην έρευνα και διάσωση.

4.1.2 Σύσταση.- Κάθε κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει να έχει άμεσα διαθέσιμες όλες τις άλλες πληροφορίες που ενδιαφέρουν την έρευνα και διάσωση, και περιλαμβάνουν πληροφορίες που αφορούν:

α) τοποθεσίες, χαρακτηριστικά κλίσεως, ώρες ακρόασης και συχνότητες όλων των σταθμών ασυρμάτου που πιθανόν να χρησιμοποιηθούν για υποστήριξη των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης,

β) τοποθεσίες και ώρες ακρόασης των υπηρεσιών που τηρούν ακρόαση ασυρμάτου, και τις συχνότητες που παρακολουθούνται,

γ) τοποθεσίες όπου είναι αποθηκευμένα τα αποθέματα ριπτόμενου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης, και

δ) αντικείμενα που είναι γνωστό ότι ενδέχεται να παρανοηθούν για μη εντοπισθέντα και μη αναφερθέντα συντρίμμια, ιδιαίτερα όταν φαίνονται από τον αέρα.

4.1.3 Σύσταση.- Κάθε κέντρο συντονισμού διάσωσης, του οποίου η περιοχή έρευνας και διάσωσης περιλαμβάνει θαλάσσιες περιοχές, θα πρέπει να έχει άμεση πρόσβαση σε πληροφορίες που αφορούν τη θέση, πορεία και ταχύτητα πλοίων εντός τέτοιων περιοχών τα οποία ενδέχεται να μπορούν να παράσχουν βοήθεια σε αεροσκάφη που κινδυνεύουν και πληροφορίες περί του τρόπου επαφής με αυτά.

Σημείωση.- Αυτές οι πληροφορίες μπορεί είτε να τηρούνται στα κέντρα συντονισμού διάσωσης είτε να είναι άμεσα προσβάσιμες.

4.1.4 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει, μεμονωμένα ή σε συνεργασία με άλλα Κράτη, είτε να καθιερώσουν συστήματα αναφοράς πλοίων, σε συνεργασία με τις ναυτικές αρχές, είτε να ρυθμίσουν συνδέσεις επικοινωνίας με το Amver ή τα κανονικά συστήματα αναφοράς πλοίων για διευκόλυνση των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Σημείωση.- Το Amver είναι σύστημα αναφοράς πλοίων διεθνούς συνεργασίας με παγκόσμια κάλυψη που είναι διαθέσιμο για ερωτήσεις από όλα τα κέντρα συντονισμού διάσωσης. Ένας αριθμός Συμβαλλομένων Κρατών εκμεταλλεύεται επίσης περιοχικά συστήματα αναφοράς πλοίων.

4.2 Σχέδια επιχειρήσεων

4.2.1 Κάθε κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει να προετοιμάζει αναλυτικά σχέδια επιχειρήσεων για διεξαγωγή επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης εντός της περιοχής έρευνας και διάσωσης ευθύνης του.

4..2.2 Σύσταση.- Τα σχέδια επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης θα πρέπει να εκπονηθούν από κοινού με εκπροσώπους των αερομεταφορέων και άλλων δημόσιων ή ιδιωτικών υπηρεσιών, που μπορεί να συνδράμουν στην παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης ή να ωφεληθούν από αυτές, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αριθμός των επιζώντων μπορεί να είναι μεγάλος.

4.2.3 Τα σχέδια επιχειρήσεων πρέπει να καθορίζουν ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση και ανεφοδιασμό καυσίμων, στην έκταση που είναι δυνατόν, αεροσκαφών,

σκαφών και οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, οι οποίες περιλαμβάνουν και εκείνες που διατέθηκαν από άλλα Κράτη.

4..2.4 Σύσταση.- Τα σχέδια επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης θα πρέπει να περιέχουν λεπτομέρειες σχετικά με τα μέτρα που θα ληφθούν από εκείνα τα πρόσωπα που εμπλέκονται στην έρευνα και διάσωση, και περιλαμβάνουν:

α) τον τρόπο με τον οποίο πρόκειται να διεξαχθούν επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στην περιοχή έρευνας και διάσωσης,

β) τη χρήση των διαθέσιμων συστημάτων και ευκολιών επικοινωνίας ,

γ) τα μέτρα που πρόκειται να ληφθούν από κοινού με άλλα κέντρα συντονισμού διάσωσης,

δ) τις μεθόδους συνέγερσης αεροσκαφών κατά τη διαδρομή και πλοίων στη θάλασσα,

ε) τα καθήκοντα και τα δικαιώματα των προσώπων που τους ανατίθεται η έρευνα και διάσωση

στ) η πιθανή μετακίνηση εξοπλισμού που μπορεί να απαιτείται από μετεωρολογικές ή άλλες συνθήκες,

ζ) τις μεθόδους για απόκτηση των απαραίτητων πληροφοριών που αφορούν τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, όπως αναφορές καιρού και προγνώσεις, σχετικά NOTAM, κλπ.,

η) τις μεθόδους για απόκτηση, από άλλα κέντρα συντονισμού διάσωσης, τέτοιας συνδρομής, που περιλαμβάνει αεροσκάφη, σκάφη, πρόσωπα ή εξοπλισμό, ανάλογα με τις ανάγκες,

θ) τις μεθόδους για βοήθεια κινδυνεύοντος αεροσκάφους, που υποχρεώνεται σε προσθαλάσσωση σε σημείο συνάντησης με σκάφος επιφανείας,

ι) τις μεθόδους για βοήθεια της έρευνας και διάσωσης ή άλλων αεροσκαφών για να προχωρήσουν προς αεροσκάφος που κινδυνεύει, και

ια) μέτρα που θα ληφθούν σε συνεργασία και από κοινού με μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και άλλες εμπλεκόμενες αρχές για βοήθεια αεροσκαφών, που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι υπόκεινται σε παράνομη παρέμβαση.

4.2.5 Σύσταση.- Τα σχέδια επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης θα πρέπει να ενσωματωθούν στα σχέδια έκτακτης ανάγκης αεροδρομίου για παροχή υπηρεσιών διάσωσης στην περιοχή των αεροδρομίων που περιλαμβάνει, για παράκτια αεροδρόμια, υδάτινες περιοχές.

4.3 Μονάδες έρευνας και διάσωσης

4.3.1 Κάθε μονάδα έρευνας και διάσωσης πρέπει να:

α) τελεί εν γνώσει όλων των μερών των σχεδίων επιχειρήσεων που καθορίζονται στο 4.2 που είναι αναγκαία για την αποτελεσματική διεξαγωγή των καθηκόντων της, και

β) τηρεί το κέντρο συντονισμού διάσωσης ενημερωμένο για την ετοιμότητά του.

4.3.2 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να:

α) τηρούν σε ετοιμότητα τον απαιτούμενο αριθμό ευκολιών έρευνας και διάσωσης, και

β) τηρούν επαρκή αποθέματα τροφίμων, ιατρικών εφοδίων, συσκευών σημάτων και άλλου εξοπλισμού επιβίωσης και διάσωσης.

4.4 Εκπαίδευση και ασκήσεις

Προκειμένου να επιτύχουν και διατηρήσουν μέγιστη αποτελεσματικότητα έρευνας και διάσωσης, τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να παρέχουν κανονική εκπαίδευση στο προσωπικό έρευνας και διάσωσης και να κανονίζουν κατάλληλες ασκήσεις έρευνας και διάσωσης.

4.5 Συντρίμμια

Σύσταση.- Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα συντρίμμια που προέρχονται από ατυχήματα αεροσκαφών εντός της επικρατείας του ή, στην περίπτωση ατυχημάτων στις μεγάλες θαλάσσιες επιφάνειες ή σε περιοχές ακαθόριστης κυριαρχίας, εντός των περιοχών έρευνας και διάσωσης για τις οποίες είναι υπεύθυνο, μετακινούνται, εξαλείφονται ή χαρτογραφούνται μετά την ολοκλήρωση της διερεύνησης του ατυχήματος, εφόσον η παρουσία τους ενδέχεται να αποτελεί κίνδυνο ή να προκαλέσει σύγχυση σε επακόλουθες επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

5.1 Πληροφορίες που αφορούν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

5.1.1 Οποιαδήποτε αρχή ή οποιοδήποτε στοιχείο της οργάνωσης έρευνας και διάσωσης, που έχει λόγο να πιστεύει ότι κάποιο αεροσκάφος είναι σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, πρέπει να δώσει άμεσα όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες στο εμπλεκόμενο κέντρο συντονισμού διάσωσης.

5.1.2 Τα κέντρα συντονισμού διάσωσης πρέπει, αμέσως μόλις λάβουν πληροφορίες που αφορούν αεροσκάφος σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, να αξιολογήσουν τις πληροφορίες αυτές και να εκτιμήσουν την έκταση της απαιτούμενης επιχείρησης.

5.1.3 Όταν λαμβάνονται πληροφορίες που αφορούν αεροσκάφος σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης από άλλες πηγές εκτός των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, το κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει να προσδιορίζει σε ποια φάση έκτακτης ανάγκης αντιστοιχεί η κατάσταση και πρέπει να εφαρμόζει τις διαδικασίες που έχουν εφαρμογή σε αυτή τη φάση.

5.2 Διαδικασίες για κέντρα συντονισμού διάσωσης κατά τη διάρκεια φάσεων έκτακτης ανάγκης

5.2.1 Φάση αβεβαιότητας

Εάν συμβεί φάση αβεβαιότητας, το κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει να συνεργασθεί στο μέγιστο με τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και άλλους κατάλληλους φορείς και υπηρεσίες ώστε οι εισερχόμενες αναφορές να μπορούν να αξιολογούνται ταχέως.

5.2.2 Φάση συναγερμού

Εάν συμβεί φάση συναγερμού, το κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει να συνεγείρει αμέσως τις μονάδες έρευνας και διάσωσης και να αρχίσει οποιαδήποτε απαιτούμενη ενέργεια.

5.2.3 Φάση κινδύνου

Εάν συμβεί φάση κινδύνου, το κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει:

α) να αρχίσει αμέσως ενέργεια από τις μονάδες έρευνας και διάσωσης σύμφωνα με το κατάλληλο σχέδιο επιχειρήσεως,

β) να επιβεβαιώσει τη θέση του αεροσκάφους, υπολογίσει το βαθμό αβεβαιότητας αυτής της θέσης, και, επί τη βάσει αυτών των πληροφοριών και των περιστάσεων, να καθορίσει την έκταση της περιοχής που πρόκειται να ερευνηθεί,

γ) να ενημερώσει τον αερομεταφορέα, όπου είναι δυνατόν, και να τον τηρεί ενήμερο επί των εξελίξεων,

δ) να ενημερώσει άλλα κέντρα συντονισμού διάσωσης, η βοήθεια των οποίων φαίνεται πιθανόν να απαιτηθεί, ή τα οποία μπορεί να εμπλέκονται στην επιχείρηση,

ε) να ενημερώσει τη συσχετιζόμενη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, όταν η πληροφορίες επί της καταστάσεως έκτακτης ανάγκης ελήφθησαν από άλλη πηγή,

στ) να ζητήσει σε πρόωρο στάδιο τέτοια αεροσκάφη, σκάφη, παράκτιους σταθμούς και άλλες υπηρεσίες που δεν συμπεριλαμβάνονται ειδικά στο κατάλληλο σχέδιο επιχείρησης και μπορούν να συνδράμουν:

1) στην τήρηση ακρόασης για εκπομπές από το αεροσκάφος που κινδυνεύει, τον εξοπλισμό ασυρμάτου επιβίωσης ή ενός ELT,

Σημείωση.- Οι συχνότητες που περιέχονται στις προδιαγραφές για ELTs που δίνονται στο Παράρτημα 10, Τόμος ΙΙΙ, είναι 121,5 MHz και 406 MHz.

2) στη βοήθεια του αεροσκάφους που κινδυνεύει στο μέτρο του πρακτικώς δυνατού, και

3) στην πληροφόρηση του κέντρου συντονισμού διάσωσης επί οποιωνδήποτε εξελίξεων,

ζ) από τις διαθέσιμες πληροφορίες, να καταρτίσει λεπτομερές σχέδιο ενεργειών για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης επιχείρησης έρευνας ή/και διάσωσης και να μεταβιβάσει το σχέδιο αυτό για την καθοδήγηση των αρχών που διευθύνουν άμεσα τη διεξαγωγή της επιχείρησης αυτής,

η) να τροποποιήσει, κατά περίπτωση, υπό το φως των εξελισσόμενων περιστάσεων, το λεπτομερές σχέδιο ενεργειών,

θ) να ειδοποιήσει τις αρμόδιες αρχές διερεύνησης ατυχήματος, και

ι) να ειδοποιήσει το Κράτος Νηολόγησης του αεροσκάφους.

Η σειρά με την οποία περιγράφονται αυτές οι ενέργειες πρέπει να ακολουθείται εκτός εάν άλλως υπαγορεύουν οι περιστάσεις.

5.2.4 Έναρξη ενέργειας έρευνας και διάσωσης σε σχέση με αεροσκάφος του οποίου η θέση είναι άγνωστη

Στην περίπτωση που κηρυχθεί φάση έκτακτης ανάγκης σε σχέση με αεροσκάφος του οποίου η θέση είναι άγνωστη και μπορεί να βρίσκεται σε μια, δυο ή περισσότερες περιοχές έρευνας και διάσωσης, πρέπει να ισχύουν τα ακόλουθα:

α) Όταν ειδοποιηθεί κάποιο κέντρο συντονισμού διάσωσης για την ύπαρξη φάσης έκτακτης ανάγκης και δεν είναι εν γνώσει άλλων κέντρων που αναλαμβάνουν κατάλληλη ενέργεια, πρέπει να αναλάβει ευθύνη για έναρξη κατάλληλης ενέργειας σύμφωνα με το 5.2 και να διασκέπτεται με τα όμορα κέντρα συντονισμού διάσωσης με αντικειμενικό σκοπό τον ορισμό ενός κέντρου συντονισμού διάσωσης που θα αναλάβει την ευθύνη πάραυτα.

β) Εκτός εάν άλλως αποφασισθεί από κοινή συμφωνία των εμπλεκομένων κέντρων συντονισμού διάσωσης, το κέντρο συντονισμού διάσωσης που θα συντονίσει την ενέργεια έρευνας και διάσωσης πρέπει να είναι το κέντρο που είναι υπεύθυνο για:

– την περιοχή στην οποία το αεροσκάφος ανέφερε την τελευταία θέση του, ή

– την περιοχή προς την οποία πήγαινε το αεροσκάφος όταν η τελευταία αναφερθείσα θέση του ήταν επί της γραμμής που διαχωρίζει δύο περιοχές έρευνας και διάσωσης, ή

– την περιοχή προς την οποία κατευθυνόταν το αεροσκάφος όταν δεν είχε κατάλληλη αμφίδρομη ασύρματη επικοινωνία ή δεν είχε υποχρέωση να τηρεί ασύρματη επικοινωνία, ή

– την περιοχή στην οποία βρίσκεται ο τόπος κινδύνου όπως ορίζεται από το σύστημα Cospas-Sarsat.

γ) Μετά τη κήρυξη της φάσης κινδύνου, το κέντρο συντονισμού διάσωσης με τη γενική ευθύνη συντονισμού πρέπει να ενημερώνει όλα τα κέντρα συντονισμού διάσωσης, τα οποία μπορεί να εμπλακούν στην επιχείρηση όλων των περιστάσεων της κατάστασης έκτακτης ανάγκης και των επακόλουθων εξελίξεων. Ομοίως, όλα τα κέντρα συντονισμού διάσωσης, που ενημερώνονται για οποιεσδήποτε πληροφορίες σχετικές με την κατάσταση έκτακτης ανάγκης, πρέπει να ενημερώσουν το κέντρο συντονισμού διάσωσης που έχει τη γενική ευθύνη.

5.2.5 Διαβίβαση πληροφοριών προς αεροσκάφος σε σχέση με το οποίο έχει κηρυχθεί φάση έκτακτης ανάγκης

Οποτεδήποτε έχει εφαρμογή, το κέντρο συντονισμού διάσωσης, που είναι υπεύθυνο για ενέργεια έρευνας και διάσωσης, πρέπει να προωθήσει, στη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετεί την περιοχή πληροφοριών πτήσεως στην οποία επιχειρεί το αεροσκάφος, πληροφορίες για την έναρξη ενέργειας έρευνας και διάσωσης, προκειμένου οι πληροφορίες αυτές να διαβιβασθούν στο αεροσκάφος.

5.3 Διαδικασίες όταν η ευθύνη για επιχειρήσεις εκτείνεται σε δύο ή περισσότερα Συμβαλλόμενα Κράτη

Όταν η διεξαγωγή επιχειρήσεων σε όλη την περιοχή έρευνας και διάσωσης αποτελεί ευθύνη περισσοτέρων του ενός Συμβαλλομένων Κρατών, κάθε εμπλεκόμενο Κράτος πρέπει να αναλαμβάνει ενέργεια σύμφωνα με το σχετικό σχέδιο επιχειρήσεων, όταν αυτό ζητηθεί από το κέντρο συντονισμού διάσωσης της περιοχής.

5.4 Διαδικασίες για τις αρχές επί του πεδίου

Οι αρχές που διευθύνουν άμεσα τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων ή οποιουδήποτε μέρους αυτών πρέπει:

α) να δίνουν οδηγίες στις μονάδες υπό τη διεύθυνσή τους και να ενημερώνουν το κέντρο συντονισμού διάσωσης για τις οδηγίες αυτές, και

β) να τηρούν το κέντρο συντονισμού διάσωσης ενήμερο για τις εξελίξεις.

5.5 Διαδικασίες για κέντρα συντονισμού διάσωσης - τερματισμός και αναστολή επιχειρήσεων

5.5.1 Οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης πρέπει να συνεχίζονται, όταν είναι πρακτικά δυνατόν, μέχρις ότου όλοι οι επιζώντες παραδίδονται σε ασφαλές μέρος ή μέχρις ότου παρέλθει όλη η λογική ελπίδα διάσωσης επιζώντων.

5.5.2 Το υπεύθυνο κέντρο συντονισμού διάσωσης πρέπει φυσιολογικά να είναι υπεύθυνο να προσδιορίζει πότε θα σταματήσουν οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Σημείωση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη μπορεί να ζητήσουν στοιχεία από αρχές άλλου αρμόδιου Κράτους κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεως, που οδηγεί στον τερματισμό των επιχειρήσεων SAR.

5.5.3 Όταν μια επιχείρηση έρευνας και διάσωσης υπήρξε επιτυχής ή όταν κάποιο κέντρο συντονισμού διάσωσης θεωρεί ή πληροφορείται, ότι η κατάσταση έκτακτης ανάγκης δεν υφίσταται πλέον, πρέπει να ακυρωθεί η φάση έκτακτης ανάγκης, πρέπει να τερματισθεί

η επιχείρηση έρευνας και διάσωσης, και πρέπει να ενημερωθεί άμεσα η αρχή, ευκολία ή υπηρεσία που είχε ενεργοποιηθεί ή ειδοποιηθεί.

5.5.4 Εφόσον μια επιχείρηση έρευνας και διάσωσης γίνει ανεφάρμοστη και το κέντρο συντονισμού διάσωσης συμπεράνει ότι ενδεχομένως να υπάρχουν επιζώντες, το κέντρο πρέπει προσωρινά να αναστείλει τις δραστηριότητες στον τόπο του ατυχήματος εν αναμονή περαιτέρω εξελίξεων και πρέπει να ενημερώσει άμεσα οποιαδήποτε αρχή, ευκολία ή υπηρεσία, η οποία είχε ενεργοποιηθεί ή ειδοποιηθεί. Σχετικές πληροφορίες που λαμβάνονται επακολούθως πρέπει να αξιολογηθούν και να επαναληφθούν οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης όταν είναι δικαιολογημένες και εφαρμόσιμες.

5.6 Διαδικασίες στον τόπο ατυχήματος

5.6.1 Όταν εμπλέκονται πολλαπλές ευκολίες στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στον τόπο του ατυχήματος, το κέντρο συντονισμού διάσωσης ή το περιφερειακό κέντρο διάσωσης πρέπει να ορίζει μια ή περισσότερες μονάδες στον τόπο του ατυχήματος για συντονισμό όλων των ενεργειών, ώστε να βοηθήσουν στην εξασφάλιση ασφαλών και αποτελεσματικών επιχειρήσεων αέρος και επιφανείας, λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες των ευκολιών και τις επιχειρησιακές απαιτήσεις.

5.6.2 Εφόσον κυβερνήτης αντιληφθεί ότι είτε άλλο αεροσκάφος είτε σκάφος επιφανείας κινδυνεύει, εάν είναι δυνατόν εκτός της περίπτωσης που θεωρηθεί παράλογο ή μη αναγκαίο, πρέπει να:

α) κρατήσει εν όψει το σκάφος που κινδυνεύει μέχρις ότου αναγκασθεί να φύγει από το σημείο ή ενημερωθεί από το κέντρο συντονισμού διάσωσης ότι δεν υπάρχει πλέον ανάγκη,

β) προσδιορίσει τη θέση του σκάφους που κινδυνεύει,

γ) αναφέρει, κατά περίπτωση, στο κέντρο συντονισμού διάσωσης ή μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όσο το δυνατόν περισσότερες από ακόλουθες πληροφορίες:

– τύπο του σκάφους που κινδυνεύει, τα χαρακτηριστικά του και την κατάσταση,

– τη θέση του, εκφρασμένη σε συντεταγμένες γεωγραφικές ή δικτύου (grid) ή σε απόσταση και αληθή διόπτευση από χαρακτηριστικό ορόσημο ή από ραδιοβοήθημα ναυτιλίας,

– χρόνο παρατήρησης εκφρασμένο σε ώρες και λεπτά του Διεθνούς Συντονισμένου Χρόνου (UTC),

– αριθμό ατόμων που παρατηρήθηκαν,

– εάν τα πρόσωπα εθεάθησαν να εγκαταλείπουν το σκάφος που κινδυνεύει,

– καιρικές συνθήκες στο σημείο,

– φανερή φυσική κατάσταση των επιζώντων,

– φανερή κάλλιστη διαδρομή πρόσβασης στο σημείο κινδύνου από το έδαφος, και

δ) ενεργήσει σύμφωνα με τις οδηγίες του κέντρου συντονισμού διάσωσης ή τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

5.6.2.1 Εφόσον το πρώτο αεροσκάφος που θα φτάσει στον τόπο του ατυχήματος δεν είναι αεροσκάφος έρευνας και διάσωσης, πρέπει να αναλάβει την ευθύνη των δραστηριοτήτων όλων των άλλων αεροσκαφών που φθάνουν στη συνέχεια μέχρις ότου φθάσει το πρώτο αεροσκάφος έρευνας και διάσωσης στον τόπο του ατυχήματος. Εάν, εν τω μεταξύ, το αεροσκάφος αυτό δεν μπορεί να αποκτήσει επικοινωνία με το κατάλληλο κέντρο συντονισμού διάσωσης ή με μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τότε πρέπει, με αμοιβαία συμφωνία, να αναθέσει την ευθύνη στο αεροσκάφος που μπορεί να αποκτήσει και διατηρήσει τέτοια επικοινωνία μέχρι την άφιξη του πρώτου αεροσκάφους έρευνας και διάσωσης.

5.6.3 Όταν είναι αναγκαίο για το αεροσκάφος να μεταβιβάσει πληροφορίες στους επιζώντες ή τις μονάδες έρευνας επιφανείας, και δεν διατίθεται αμφίδρομη επικοινωνία, πρέπει, εφόσον είναι πρακτικά δυνατόν, να ρίξει εξοπλισμό επικοινωνίας που θα δώσει τη δυνατότητα επίτευξης άμεσης επαφής ή να μεταβιβάσει τις πληροφορίες ρίχνοντας γραπτό μήνυμα.

5.6.4 Όταν έχει επιδειχθεί σήμα εδάφους, το αεροσκάφος πρέπει να δείξει εάν το σήμα έγινε κατανοητό ή όχι με τα μέσα που περιγράφονται στο 5.6.3 ή, εφόσον δεν είναι πρακτικά δυνατόν, κάνοντας το κατάλληλο οπτικό σήμα.

5.6.5 Όταν είναι αναγκαίο για το αεροσκάφος να κατευθύνει σκάφος επιφανείας προς τον τόπο που κινδυνεύει αεροσκάφος ή σκάφος επιφανείας, το αεροσκάφος πρέπει να το κάνει εκπέμποντας σαφείς οδηγίες με οποιοδήποτε μέσο έχει στη διάθεσή του. Εφόσον δεν μπορεί να επιτευχθεί ραδιοεπικοινωνία, το αεροσκάφος πρέπει να κάνει το κατάλληλο οπτικό σήμα.

Σημείωση.– Τα οπτικά σήματα αέρος- επιφανείας και επιφανείας- αέρος δημοσιεύονται στον Τόμο ΙΙΙ του Doc 9731.

5.7 Διαδικασίες για κυβερνήτη που λαμβάνει εκπομπή κινδύνου

Οποτεδήποτε γίνει λήψη εκπομπής κινδύνου από κυβερνήτη αεροσκάφους, εάν είναι εφικτό, πρέπει να:

α) επιβεβαιώσει την εκπομπή κινδύνου,

β) καταγράψει τη θέση του σκάφους που κινδυνεύει εφόσον δοθεί,

γ) σημειώσει τη διόπτευση της εκπομπής,

δ) ενημερώσει το αρμόδιο κέντρο συντονισμού διάσωσης ή μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για την εκπομπή κινδύνου, δίνοντας όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες, και

ε) είναι στην κρίση του χειριστή, ενώ περιμένει οδηγίες, να κατευθυνθεί προς τη θέση που δόθηκε στην εκπομπή.

5.8 Σήματα έρευνας και διάσωσης

5.8.1 Τα οπτικά σήματα αέρος-επιφανείας και επιφανείας-αέρος του Προσαρτήματος πρέπει, όταν χρησιμοποιούνται, να έχουν το νόημα που υποδηλώνεται σε αυτό. Αυτά πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για το σκοπό που υποδηλώνεται και δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται άλλα σήματα που πιθανόν να προκαλέσουν σύγχυση με αυτά.

5.8.2 Μόλις παρατηρηθεί οποιοδήποτε από τα σήματα του Προσαρτήματος, το αεροσκάφος πρέπει να προβεί σε τέτοια ενέργεια που είναι αναγκαία από την ερμηνεία του σήματος που δίνεται στο Προσάρτημα.

5.9 Τήρηση αρχείων

5.9.1 Σύσταση.– Κάθε κέντρο συντονισμού διάσωσης θα πρέπει να τηρεί αρχείο της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας του οργανισμού έρευνας και διάσωσης στην περιοχή του.

5.9.2 Σύσταση.- Κάθε κέντρο συντονισμού διάσωσης θα πρέπει να προετοιμάσει εκτιμήσεις των πραγματικών επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης στην περιοχή του. Οι εκτιμήσεις αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν οποιεσδήποτε σχετικές παρατηρήσεις επί των διαδικασιών που χρησιμοποιήθηκαν και για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης, καθώς και οποιεσδήποτε εισηγήσεις για βελτίωση αυτών των διαδικασιών και του εξοπλισμού. Οι εκτιμήσεις εκείνες που είναι πιθανόν να ενδιαφέρουν άλλα Κράτη θα πρέπει να διαβιβάζονται στον ICAO για πληροφόρηση και διάδοση κατά περίπτωση.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ. ΣΗΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

(Σημείωση.- Βλέπε Κεφάλαιο 5, 5.8 του Παραρτήματος)

1. Σήματα με σκάφος επιφανείας

1.1 Οι ακόλουθοι ελιγμοί που εκτελούνται εν σειρά από αεροσκάφος σημαίνουν ότι το αεροσκάφος επιθυμεί να κατευθύνει σκάφος επιφανείας προς αεροσκάφος ή σκάφος επιφανείας που κινδυνεύει:

α) κάνοντας κύκλο του σκάφους επιφανείας τουλάχιστον μια φορά,

β) διασταυρώνοντας τη σχεδιαζόμενη πορεία κοντά και μπροστά από το σκάφος επιφανείας σε χαμηλό ύψος και:

1) κουνώντας τις πτέρυγες, ή

2) αυξομειώνοντας την ισχύ, ή

3) αλλάζοντας το βήμα της έλικας.

Σημείωση.- Λόγω της υψηλής στάθμης θορύβου στο σκάφος επιφανείας, τα σήματα ήχου των 2) και 3) μπορεί να είναι λιγότερο αποτελεσματικά από το οπτικό σήμα στο 1) και θεωρούνται ως εναλλακτικά μέσα προσέλκυσης της προσοχής.

γ) παίρνοντας πορεία στην κατεύθυνση προς την οποία πρέπει να κατευθυνθεί το σκάφος επιφανείας.

Η επανάληψη αυτών των ελιγμών έχει την ίδια σημασία.

1.2 Οι ακόλουθοι ελιγμοί από αεροσκάφος σημαίνουν ότι η συνδρομή του σκάφους επιφανείας προς το οποίο απευθύνεται το σήμα δεν απαιτείται πλέον:

– διασταυρώνοντας τα απόνερα του σκάφους επιφανείας κοντά στην πρύμνη σε χαμηλό ύψος και:

1) κουνώντας τις πτέρυγες, ή

2) αυξομειώνοντας την ισχύ, ή

3) αλλάζοντας το βήμα της έλικας.

Σημείωση.- Οι ακόλουθες απαντήσεις μπορεί να γίνουν από σκάφος επιφανείας στο σήμα του 1.1:

– για επιβεβαίωση λήψης σημάτων:

1) η ύψωση τριγωνικής σημαίας (κάθετες κόκκινες και λευκές λωρίδες) (που σημαίνει κατανόηση),

2) η αναλαμπή διαδοχικών "Τ" από λυχνία σημάτων στον κώδικα Μορς,

3) η αλλαγή πορείας για να ακολουθήσει το αεροσκάφος.

– για ένδειξη αδυναμίας συμμόρφωσης:

1) η ύψωση της διεθνούς σημαίας "Ν" (τετράγωνη καρό μπλε και άσπρη),

2) η αναλαμπή διαδοχικών"Ν" στον κώδικα Μορς.

Σημείωση.- Βλέπε τη Σημείωση που ακολουθεί το 1.1 β), 3).

2. Κώδικας οπτικών σημάτων εδάφους- αέρος
2.1 Κώδικας οπτικών σημάτων εδάφους- αέρος για χρήση από επιζώντες

No.	*Μήνυμα*	*Κωδικό σύμβολο*
1	Χρειάζομαι βοήθεια	V
2	Χρειάζομαι ιατρική βοήθεια	X
3	Όχι ή Αρνητικό	N
4	Ναι ή Θετικό	Y
5	Προχωρώ σε αυτήν την κατεύθυνση	↑

2.2 Κώδικας οπτικών σημάτων εδάφους-αέρος για χρήση από τις μονάδες διάσωσης

No.	*Μήνυμα*	*Κωδικό σύμβολο*
1	Η επιχείρηση ολοκληρώθηκε	LLL
2	Βρήκαμε όλο το προσωπικό	LL
3	Βρήκαμε μόνο κάποιους από το προσωπικό	++
4	Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε. Επιστρέφουμε στη βάση	XX
5	Έχουμε χωριστεί σε δύο ομάδες. Καθεμιά προχωρεί στην ενδεικνυόμενη κατεύθυνση	⇄
6	Ελήφθησαν πληροφορίες ότι το αεροσκάφος βρίσκεται σε αυτήν την κατεύθυνση	→ →
7	Ουδέν ευρέθη. Θα συνεχίσουμε την έρευνα	NN

2.3 Τα σύμβολα πρέπει να έχουν ύψος τουλάχιστον 2,5 μέτρα (8 πόδια) και πρέπει να γίνουν όσο το δυνατόν πιο εμφανή.

Σημείωση 1.- Τα σύμβολα μπορεί να σχηματισθούν με οποιαδήποτε μέσα όπως: λωρίδες υφάσματος, υλικό αλεξιπτώτου, κομμάτια ξύλου, πέτρες ή παρόμοια υλικά. Σημαδέψτε την επιφάνεια με βήματα ή βάψτε την με λάδι.

Σημείωση 2.- Η προσοχή προς τα παραπάνω σήματα μπορεί να προσελκυσθεί με άλλα μέσα όπως ασύρματος, φωτοβολίδες, καπνός και ανακλώμενο φως.

3. Σήματα αέρος-εδάφους

3.1 Τα ακόλουθα σήματα από αεροπλάνα σημαίνουν ότι τα σήματα εδάφους έχουν γίνει κατανοητά:

α) κατά τη διάρκεια των ωρών με το φως της ημέρας:

– κουνώντας τις πτέρυγες του αεροσκάφους,

β) κατά τη διάρκεια των ωρών του σκότους:

– δύο φορές άναμμα και σβήσιμο των φώτων προσγείωσης του αεροσκάφους ή, εάν δεν είναι έτσι εξοπλισμένο, ανάβοντας και σβήνοντας δύο φορές τα φώτα ναυτιλίας.

3.2 Έλλειψη του ανωτέρω σήματος σημαίνει ότι το σήμα εδάφους δεν είναι κατανοητό.

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 31 Ιανουαρίου 2007

Ο Διοικητής
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**23104 23956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**2410 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**210 4135228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**26610 89122**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**2610 638109**	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**2810 300781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**26510 87215**	**ΜΥΤΙΛΗΝΗ** - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1	**22510 46654**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**25310 22858**		

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 €, προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ.: Τηλεφωνικά: 210 4071010 - fax: 210 4071010 - internet: http://www.et.gr

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α΄	225 €	190 €
Β΄	320 €	225 €
Γ΄	65 €	Δωρεάν
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €	Δωρεάν
Δ΄	160 €	80 €
Α.Α.Π.	160 €	80 €
Ε.Β.Ι.	65 €	33 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α.Ε.Δ.	10 €	Δωρεάν
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	2.250 €	645 €
Δ.Δ.Σ.	225 €	95 €
Α.Σ.Ε.Π.	70€	Δωρεάν
Ο.Π.Κ.	-	Δωρεάν
Α΄+ Β΄+ Δ΄ + Α.Α.Π.	-	450 €

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή πρόσβασης μέσω διαδικτύου σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη: **α)** Α, Β, Δ, Α.Α.Π., Ε.Β.Ι. και Δ.Δ.Σ., η τιμή προσαυξάνεται, πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του 2007, κατά 40 € ανά έτος και ανά τεύχος και **β)** για το τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. & Γ.Ε.ΜΗ., κατά 60 € ανά έτος παλαιότητας.

* Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
* Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
* Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α., τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα).
* Το ποσό υπέρ Τ.Α.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
* Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρούνται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8 τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.
Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα ελεύθερης ανάγνωσης των δημοσιευμάτων που καταχωρούνται σε όλα τα τεύχη της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως πλην εκείνων που καταχωρούνται στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε και Γ.Ε.ΜΗ., από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr).

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08:00 μέχρι 13:00



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr